

Rok 1899.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CVI. — Wydana i rozesłana dnia 29. grudnia 1899.

Treść: № 254. Rozporządzenie, tyczące się jednostajnego urządzenia, nadzorowania i rewidowania światel i przyborów sygnałowych na zasadzie przepisów o zapobieganiu zetknięciu się okrętów na morzu (rozporządzenie c. k. Ministerstwa handlu z dnia 17. kwietnia 1897).

254.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 28. grudnia 1899,

tyczące się jednostajnego urządzenia, nadzorowania i rewidowania światel i przyborów sygnałowych na zasadzie przepisów o zapobieganiu zetknięciu się okrętów na morzu (rozporządzenie c. k. Ministerstwa handlu z dnia 17. kwietnia 1897,

Dz. u. p. Nr. 95).

Postanowienia wstępne.

Okrętom i statkom, które obowiązane są stosować się do przepisów o zapobieganiu zetknięciu się okrętów na morzu, nie wolno ukazywać światel i przyborów sygnałowych inaczej urządzonej, ani też używać ich w jakikolwiek inny sposób, jak to w przepisach niżej zamieszczonych jest postanowione i jak to okręt stosownie do swego rodzaju i wielkości czynić winien.

Ilość i rodzaj światel i przyborów sygnałowych, które na okręcie powinny znajdować się w zapasie, podaje tablica I.

W każdym c. k. kapitanacie portowym i zdrowotnym morskim znajdująć się mają wzory rozmaitych przepisanych latarni, po jednym każdego rodzaju, wszystkie z kompletem urządzeniem i zachowywać je tam należy w celu dawania do oglądania.

Światła.

Postanowienia ogólne.

Artykuł I.

Wszystkie światła, które okręty i statki mają utrzymywać lub ukazywać w myśl swych przepisów o zapobieganiu zetknięciu się na morzu, powinny być urządzone odpowiednio postanowieniom poniżej zamieszczonym i w taki sposób umieszczone lub ustawione, żeby we wszystkich okolicznościach i stosunkach mogły być bez przeszkody widzialne. Na okrętach żaglowych zmiana polożenia lub pomnożenia żagli nie może w żaden sposób szkodzić widzialności światel. Oświetlenie wnętrza okrętów nie powinno nigdy dawać powodu do zamiany ze światłami, które według przepisu mają być utrzymywane.

Przewody elektryczne wszystkich lamp żarowych na światła używanych powinny być ile możliwości zabezpieczone od uszkodzeń wszelkiego rodzaju.

Latarnie i lampy wszystkich światel, których utrzymywanie jest przepisane, zachowywać należy na statku w miejscu stosownem, odpowiednio ochronionem, ile możliwości na pokładzie. Latarnie zapasowe i lampy światel bocznych i przedowych zachowywać należy na parowecach w budece pomościowej lub na pokładzie w osobnej komorze na światła. Do czyszczenia, utrzymywania w dobrym stanie i zachowywania wszystkich światel przeznaczyć należy zapisaniem tego w rejestrze okręto-

wym, osobę do takiej funkcji zdarną, do załogi przymiotnieną, których w tyn przymiotie mogła być przez Władzę do tego powołana, jakoteż przez szypra do odpowiedzialności pociągnięta. Nie uwalnia to jednak od odpowiedzialności tych osób, którym zaświadczenie światłami jest czasowo poruczone, lub które są do tego powołane.

Światła boczne.

Artykuł II.

§. 1.

Ustawionie. Okręty powinny umieszczać swoje światła boczne ile możliwości przed częścią środkową i jak najdalej ku przodowi po właściwej stronie burty, w takim miejscu, w taki sposób i w takiej wysokości, żeby były widzialne z przepisanej odległości i zabezpieczone ile możliwości od uderzających fal. Stosownemi do tego miejscem są końce boczne mostów dowództwa, pomost przodowy, najwyższe zewnętrzne części skrzyń kołowych, umyślnie do tego urządzone windy, wykładacze, podstawy lub wieżyczki na światła.

Używanie wind żodziowych do utrzymywania światel bocznych.

§. 2.

Zasloni i podstawy. Zasloni i podstawy światel bocznych umieścić należy i przytwardzić bezpiecznie w jednym z powyższych lub innem odpowiedniem miejscu tak, żeby wolne były od jakiejkolwiek przeszkodej.

Jeżeli zasloni takie umieszczone są na urządzeniach umyślnie windach, wykładaczach lub mostach, takowe powinny wystawać poza burłę o tyle, żeby światła boczne mogły być bez przerwy widziane w przepisanym kierunku.

Okręty żaglowe i statki żaglowe, mające mniej jak 80 ton pojemności brutto, które nie utrzymują żagli poprzecznych i nie mogą utrzymywać światel na windach, gdyż to niepozwalałoby im kierować żaglami i okrętem, mogą przytwardzić podstawę latari i zaslonę do ścian przedniego masztu, trzeba jednak umieścić je w taki sposób, żeby całkiem odpowiadały przepisanemu celowi.

Zasloni światel bocznych powinny mieć taką długość, żeby mierząc od środkowego punktu płomienia, wystawały najmniej na 91 centymetrów przed światłami. Winny one być przytwardzone równolegle do kierunku spodniego tramu w taki sposób i mają światło tak osłaniać, żeby linia prowadzona od zewnętrznej krawędzi listwy czołowej zasloni (tablica II, figury 1 i 2, a) do wewnętrznej krawędzi knota, lub żarzącego się ciała elektrycznego a względnie płaszczyzna utworzona przez zewnętrzna powierzchnię listwy zewnętrznej była równoległa do kierunku wręgi (tablica II, figury 3, b

i 4 b). Jeżeli u latarni światel bocznych niema odpowiedniego urządzenia, żeby pełne światło światel bocznych rzeczywiście było widzialne tylko aż do dwóch podziałów kompasa za linię loksodromiczną ku tyłowi okrętu, w takim razie tylną ścianę poprzeczną zasloni zrobić należy tak, żeby część wystającą osłaniała światło boczne w przepisany kierunku ku tyłowi (obaez tablicę II, figura 5 c i 6 c). Wysokość zaslon powinna być przynajmniej równa wysokości latarni. Zaslon światła prawej burty powinna być poinalowana na zielono, zaslon światła bocznego lewej strony na czerwono.

Dla zapobieżenia zamianie światel bocznych zielonego i czerwonego przy ich ustawianiu, trzeba na podstawach, na których światła spoczywają, na zaslonach lub klatkach latarni umieścić takie urządzenie, żeby światło zielone mogło być ustawione tylko na prawej, czerwone zaś tylko na lewej burcie.

Jeżeli na małych okrętach lub statkach rotmiańskich (artykuł 6 i 8 przepisów o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu), wolno używać światel bocznych nośnych, zasloni powinny być stałe do latarni przymocowane i mogą być do zamykania się urządzone.

Powierzchnia podstawy powinna tylko mało wystawać poza spód latarni światła bocznego.

§. 3.

Wieżyczki na światła. Wieżyczki na światła, służące do umieszczenia światel bocznych i które ile możliwości daleko ku przodowi mają być ustawione, powinny mieć w przedniej części w odpowiedniej wysokości wgłębiennia, ażeby promienie światła mogły wychodzić w przepisany kierunku (tablica III, figury 1 i 2).

Wgłębienia powinny być zamknięte oknami szklanymi ze szkła bezbarwnego w najlepszym gatunku, zrobionemi z jednego kawałka.

Jeżeli w lampie jest więcej knotów niż jeden, wzmiarkowane wgłębienie powinno być odpowiednio większe. Nadto wieżyczki te opalzone być powinny otworami lub takim przyrządem, któryby umożebniał zbadanie, czy światło jest w przepisany sposób osłonięte.

§. 4.

Zasloni drgające i zawieszenie kardaniczne. Zasloni drgające (tablica IV, figury 1, 2, 3 i 4) przenosić należy w ogóle nad latarnie zawieszone kardanicznie; tylko na okrętach podlegającym częstym i wielkim zmianom w pochyleniu, te ostatnie są korzystniejsze.

Jeżeli światła boczne są zawieszone kardanicznie punkta zawieszenia i środkowy punkt sroczewek powinny leżeć na tej samej płaszczyźnie

poziomej, ażeby kąt, pod którym przecinają się promienie najbardziej się rozchodzące, był ile możliwości stały. Lecz jeżeli światła i zasłony wspólnie zawieszone są stale, rzeczywski środek ostrożności nie jest potrzebny i płaszczyzna punktów zawieszenia może leżeć poniżej lub powyżej punktu środkowego soczewek.

U światel bocznych, które są opatrzone zasłonami drgającymi lub zawieszone kardanicznie soczewki mogą być bardziej wypukłe aniżeli to w §. 6, ustęp przedostatni co do światel stale przytwierdzonych ze względu na możebue pochylenie się okrętu jest przepisane.

§. 5.

Latarnie. Latarnie światel bocznych powinny być zrobione z miedzi lub białej blachy i wewnątrz doskonale pobielone.

Jeżeli latarnie zrobione są z miedzi, powinny być opatrzone tabliczką z napisem wyrażającym po której stronie burty mają być używane i nadto w drzwiczках latarni powinien znajdować się otwór, zasłonięty szkłem tej samej barwy.

Jeżeli latarnie zrobione są z białej blachy, powinny być pomalowane od zewnątrz taką samą barwą jakiej jest szkło i zasłona, przeto światła boczne prawej strony burty zieloną a światła lewej strony burty czerwoną.

Nadto opbłrzyń należy latarnie takiem urządzeniem, żeby ustawione być mogły tylko po tej stronie burty; do której są przeznaczone.

Otwór powietrny i dymowy latarni powinien być dostatecznej wielkości i tak urządżony, żeby przeciag powietrza nie mógł plomienia zgasić i żeby w skutek silnego wiatru lub gwałtownego ruchu okrętu nie dymił zbyt mocno. Jeżeli się używa światła elektrycznego otwory te mogą być zamknięte dla przeszkodzenia wdzieraniu się wilgoci i zabezpieczenia lampy żarowej od pęknięcia.

Nadto latarnia powinna być zrobiona w taki sposób, żeby piana lub woda nie mogła wedrzeć się w takiej ilości iżby to choćby nawet najmniej osłabiało siłę świetlną światła. Dla zabezpieczenia soczewek latarnia może także być opatriona cienką kratą metalową o wielkich okach, któraby nie szkodziła widzialności światła.

Dla zapewnienia, żeby pełne światło bocznych światel było rzeczywiście widzialne aż na dwa połuźa za linią loksodromiczną ku tyłowi, latarnie urządzone być powinny tak, żeby linia poprowadzona od tylnego brzegu knota w kierunku dwóch połów przesz linię loksodromiczną ku tyłowi padała właśnie jeszcze na wolny tylny brzeg soczewki.

Jeżeli knot stoi pionowo do linii wręgi okrętu, linię tę poprowadzić należy od wewnętrznego

brzegu knota, jeżeli zaś jest kilka knotów od wewnętrznego brzegu najwewnętrzniejszego knota (obacz tablicę VI, figury 1, 2, 3).

Wszystkie latarnie światel bocznych stosownie do tablicy I przepisane, powinny być tej samej jakości i tak samo urządzone.

Kształt latarni światel bocznych przedstawiony jest na figurach 1 i 2 tablicy V; wymiary ich podane są na tablicy XIV, z podzieleniem okrętów na sześć kategorii.

§. 6.

Soczewki. Używanie do światel bocznych szkieł pospolitych łukowato wygiętych jednostajnej grubości, jest surowo zakazane i poleca się niniejszem wyraźnie, żeby do światel bocznych barwnych używano wyłącznie tylko soczewek dioptycznych (tablica VII, figura 1) lub płasko wypukłych (tablica VII, figura 2).

Nie podlegają temu przepisowi tylko parowce mające mniej jak 40 ton pojemności brutto, małe łodzie parowe, parowce rotmańskie, statki żaglowe rotmańskie i statki żaglowe mające mniej jak 20 ton pojemności brutto, jeżeli zamiast latarni dwubarwnej a zamiast latarni z zasuwą zieloną i czerwoną utrzymują światła boczne.

Soczewki powinny być zrobione ze szkła optycznego lub kryształowego, doskonale wyszlifowane i całkiem wolne od baniek powietrznych lub innych widzialnych błędów jak skazy lub rysy pionowe, które wywoływały rozpierzchanie się promieni lub osłabiały barwę.

Celem zapewnienia się, żeby wychodzące światło mogło być widziane jednostajnie ze wszystkich punktów na wzgłąd branych, mieć należy staranie o to:

1. żeby krzywizna soczewek odpowiadała wycinkowi koła, i

2. żeby promień, który łuk tego koła zatacza, wychodził z punktu środkowego płomienia, w którym to razie płomień będzie równo oddalony od każdego punktu, leżącego na tej samej płaszczyźnie poziomej.

Objętość soczewek do światel bocznych powinna być, nie licząc części osadzonej w latarni, dostatecznie wielką, żeby w niej mógł zawrzeć się przepisany kąt o 10 podziałach kompasu; ich wysokość nie powinna w żadnym razie być mniejsza jak ich promień.

Krzywizna części zewnętrznej soczewek płasko wypukłych i krzywizna dotyczących części powierzchni zewnętrznej soczewek dioptycznych powinna być taka, żeby przez to mogło być osiągnięte pożądane skupianie się promieni, przyczem dopełniony być musi ten warunek, żeby światło mogło być widzialne w ciemnej nocy, jeżeli atmosfera jest czysta,

z odległości najmniej jednej mili morskiej, chociażby światło boczne było pochylone na 20 stopni nad lub pod płaszczyzną poziomą.

Wymiary przepisanych soczewek podane są w tablicy XIV.

§. 7.

Barwa soczewek.

Światło boczne po prawej stronie burty powinno być barwy błękitno-zielonej, światło boczne po lewej stronie burty barwy wiśniowo-czerwonej i obie barwy powinny być tak silne, żeby we wszystkich okolicznościach i stosunkach można je z przepisanej odległości całkiem dokładnie rozróżnić.

Barwę światel bocznych wydobywać należy tylko albo zapomocą soczewek płasko wypukłych, albo zapomocą szyb szklanych odpowiednio zabarwionych i wygiętych, osadzonych stale lub wsuwanych między bezbarwną dyoptryczną lub płasko wypukłą soczewką a źródłem światła, bezpośrednio za soczewką. Ponieważ soczewki zaharwione pochłaniają wiele siły świetlnej, ten ostatni sposób wydobywania barwy przenosić należy bezwarunkowo nawet wtedy, gdy się używa soczewek płasko wypukłych. Jeżeli barwę światła wydobywa się w ten sposób, używać należy do lampy cylindrów szklanych, szyba zaś szklana, do wsuwania przeznaczona, powinna być osadzona w ramie metalowej celem ochronienia jej ile możliwości od stłuczenia. Szyba ta powinna mieć formę cylindrową a takie rozmiary, żeby zapewniała występowanie wyłącznie barwnych promieni i powinna przylegać do krzywizny wewnętrznej soczewki. W klatce latarni umieścić należy w odpowiednim miejscu listwę kierowniczą do osadzenia barwnej szyby szklanej i do utrzymywania jej w niewzruszonem położeniu.

Celem zapobieżenia zamianie szyb szklanych rozmaicie zabarwionych i umieszczaniu ich w właściwem miejscu, latarnia powinna być tak urządiona, żeby szyb przeznaczonych do światła bocznego prawej strony burty nie można było włożyć do latarni służącej do lewej strony burty, tudzież, żeby drzwiczki latarni dały zamknąć się tylko wtedy, gdy barwna szyba szklana jest we właściwem miejscu wstawiona.

Każdy okrąg powinien wozić z sobą dostateczną ilość szyb szklanych do wymiany.

§. 8.

Latarnie używane do światel bocznych mają być opatrzone albo lampą urządzoną do oleju mineralnego lub roślinnego albo światłem elektrycznym żarowem. Nie wolno używać tej samej lampy do oleju mineralnego i do oleju roślinnego. Naczynie lampy powinno być tak zbudowane, żeby środek świecący najsilniej części płomienia lub

ciała światła żarorwego elektrycznego znajdował się w punkcie środkowym łuku poziomego koła soczewek a mianowicie w środku jego wysokości i żeby brzeg zewnętrzny nie wstrzymywał promieni światła, skierowanych ku dolnej części soczewki. Naczynia lamp do tych latarni powinny mieć taką pojemność, żeby w nich mogła zmieścić się ilość materyalu palnego potrzebna do palenia się na godzin najmniej 16 i postarać się, żeby przytwardzenie ich w latarni było niewzruszalne. Ze względu, że nafta zawarta w naczyniu lampy naftowej mogłaby wylać się podczas gwałtownego kołysania się okrętu, można włożyć do tegoż naczynia mały kawałeczek pospolitej gąbki w dobrym gatunku, która częście nafty znajdującej się w naczyniu weiąga w siebie i utrzymuje. W takim jednak razie knot powinien być tak długi, żeby leżał na dnie naczynia lampy.

Do każdej latarni mieć należy na okręcie poważny dobór lamp całkiem jednakowo urządzonych.

Każda latarnia opatrzona światłem elektrycznym powinna być tak urządzona, żeby to światło mogło być niezwłocznie zastąpione światłem urządzonem do oleju mineralnego lub roślinnego; jeżeli zaś latarnia opatrzona światłem elektrycznym nie jest w taki sposób urządzona, powinna się znajdować odpowiednia ilość lamp zasobowych dających się użyć do tych rodzajów oświetlenia i do natychmiastowego użycia (artykuł I) gotowych.

Sila świetlna lamp użytych na światła boczne powinna mieć tak wielkie natężenie, żeby we wszelkich okolicznościach światła te mogły być widzialne z przepisanej odległości. Jeżeli lampy ustawiane są w wieżyczkach, powinny mieć większą siłę świetlną, niż lampy światel bocznych wystawianych w inny zwykły sposób.

W lampach światel bocznych urządzonych do elektrycznego oświetlenia wolno umieszczać tylko po jednemu światle żarowem, którego siła świetlna wynosić ma najmniej 16 świec normalnych.

§. 9.

Do lamp światel bocznych wolno używać tylko knotów taśmowych, płaskich i okrągłych. Używanie knotów z aksamitu bawełnianego (*corduroy*) jest zakazane.

Rozmaite systemy knotów podane są na figurach 1, 2 i 3 tablicy VIII, a ich wymiary na tablicy XIV.

Knaty do oleju mineralnego powinny mieć nie mniej jak 25 milimetrów a knaty do oleju roślinnego nie mniej jak 44 milimetry szerokości. Knaty płaskie 25 milimetrów szerokie powinny zawsze stać prostopadle do kierunku wręgi, takie jednak większe szerokości mogą być ustawiane pod dowol-

Knoty i światła żarowe.

nym kątem, ale zawsze tak, żeby szerokość w linii prostopadłej do kierunku wręgi (mierząc rzut) wynosiła nie mniej jak 25 i nie więcej jak 50 milimetrów. O ile tylko jest to możliwe, lepiej jest używać knotów okrągłych aniżeli płaskich.

Jeżeli się używa światła elektrycznego, dozwolone są tylko takie lampy żarowe, które opatrzone są znakiem fabrycznym poręczającym przepisana siłę świetlną. Świecące części lampy żarowej nie powinny mieć mniejszej szerokości jak 25 milimetrów ani większej nad 50 milimetrów.

Ażeby knaty lub lampy żarowe pozostawały niewzruszone w tej pozycji przepisanej lub pożądanej, powinien znajdować się osobny przyrząd, któryby obracanie się trzymadła knata lub lampy żarowej czynił niemożelnem.

Ponieważ w lampach żarowych po dłuższym używaniu tworzy się często na ich wewnętrznych ścianach szklanych czarny osad osłabiający światło, i ponieważ lampy żarowe mogą się palić tylko przez czas ograniczony, a przytem łatwo tłuksią się lub pękają, na okręcie powinna znajdować się zawsze w zapasie znaczniejsza ilość lamp żarowych, gotowych do natychmiastowego użycia w myśl artykułu I.

§. 10.

^{Cylindry szklane.} Jeżeli do lamp przeznaczonych na światła boczne, używa się cylindrów szklanych, powinny one być zrobione z prostego szkła twardego w najlepszym gatunku i mieć jak najlepszą formę. Do każdej latarni powinno być na okręcie najmniej pięć cylindrów zapasowych i do użycia gotowych. Pod żadnym warunkiem nie wolno cylindrów szklanych zabarwionych używać do zabarwiania światła bocznych.

§. 11.

^{Reflektory.} Każda latarnia urządiona do oświetlania olejami mineralnymi lub roślinnymi, powinna być opatrzona reflektorem, wzmacniającym ile możliwości skutek światła a który powinien być zrobiony zarówno z metalu, posrebrzony i starannie polerowany.

Reflektor, który utrzymywać należy zawsze w stanie doskonałym powinien być tak zrobiony i umieszczony, żeby jego oś pozioma leżała na tej samej płaszczyźnie co oś pozioma soczewki i żeby promień jego krzywizny wychodził z środkowego punktu płomienia, w którym razie punkty środkowe krzywizny soczewki i krzywizny reflektora schodzą się z sobą będą w punkcie środkowym płomienia.

Reflektor nie powinien być tak mały, żeby linia, z któregokolwiek punktu powierzchni soczewki przez środkowy punkt płomienia przechodząca, nie padała na jego powierzchnię, ani tak wielki, żeby mógł przerwać jakikolwiek promień światła na soczewkę padającą.

Mieć należy na pieczy, żeby reflektor umieszczony był tylko w miejscu odpowiednim celowi i żeby lampa opatrzoną reflektorem można było wstawić do latarni tylko wtedy, gdy tenże znajduje się w miejscu właściwem.

Reflektory światel bocznych, dające się odjąć, można usunąć, gdy się używa światła elektrycznego.

Światła na przodzie.

Artykuł III.

§. 12.

Światło przodowe umieścić należy niewzruszenie na maszcie przednim lub też na ~~pierwszej~~ części okrętu w takiej wysokości, jak to postanowione jest w przepisach o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu, (artykuł 2 a) tak, żeby przepisana jego widzialność była zapewniona. Jeżeli w myśl artykułu 2 e) rzeczonych przepisów utrzymuje się drugie światło, umieścić je należy w miejscu celowi odpowiednim w taki sposób, iżby zarządzenia w rzeczywistym artykule przepisane co do wzajemnego położenia obu światel względem siebie były scieśle zachowane.

Do wywieszania, przytwierdzania i zdejmowania światła przodowego powinny się znajdować odpowiednie przyrządy.

§. 13.

Latarnia tego świata przedniego, które ma być widzialne na pięć mil morskich, powinna być zrobiona z miedzi, latarnia zaś tego świata przedniego, które ma być widzialne na dwie mil morskie, może także być zrobiona z białej blachy a dla ochrony powinna być dobrze białą farbą polakierowana. Oba rodzaje tych latarni mają być wewnątrz dobrze pocynowane.

Pod względem otworów powietrznych i dymowych, tudzież kraty ochraniającej stosują się postanowienia przepisane dla latarni światel bocznych.

Celem zabezpieczenia, żeby pełne światło przodowe padało rzeczywiście na luk widokręgu obejmujący 20 podziałów kompasu, latarnia powinna być urządiona w taki sposób, żeby linia prowadzona od brzegu knota prawej a względnie lewej burty w kierunku dziesięciu podziałów od samego przodu ku prawej a względnie lewej burcie padała właśnie jeszcze na dotyczący brzeg soczewki. Jeżeli używa się kilka knotów, linię tę prowadzić należy od zewnętrznego brzegu knota zewnętrznego.

Kształt latarni światła przedniego przedstawiony jest na figurach 1, 2 i 3 tablicy IX, jej zaś wymiary podane są w tablicy XIV.

§. 14.

Do światła przedniego wolno używać wyłącznie tylko soczewek dioptrycznych (tablica VII, figura 1).

Umieszczenie.

Latarnia.

Soczewki.

Nie podlegają temu przepisowi tylko parowce, mające mniej jak 40 ton pojemności brutto, małe łodzie parowe i parowce rolmańskie, którym wolno używać także świąteł przodowych z soczewkami płasko wypukłymi.

Objętość soczewki, nie licząc części osadzonej w latarni, powinna być dostateczna do objęcia przepisanego kąta o 20 podziałach; wysokość soczewki nie powinna w żadnym razie być mniejsza jak jej promień.

Postanowienia tyczące się materyalu, konstrukcji i optycznych własności świateł bocznych stosują się odpowiednio do światła przodowego, z tym wyjątkiem, że światło przodowe chociażby po nylone na 20 stopni nad lub pod płaszczyzną poziomą, powinno być widzialne w ciemnej nocy, jeżeli atmosfera jest czysta, z odległości najmniej trzech mil morskich a względnie co do parowców mających mniej jak 40 ton pojemności hrutto, co do małych łodzi parowych i parowców rotmańskich o powyższej pojemności z odległości jednej mili morskiej.

Wymiary przepisanych soczewek podane są w tablicy XIV.

S. 15.

Soczewka światła przedniego powinna być doskonale bezbarwna.

S. 16

Postanowienia tyczące się urządzenia lamp, knotów i świateł żarowych jakież cylindrów szklanych do świateł bocznych, stosują się w całej osnowie do światła przodowego, z tym wyjątkiem, że gdy się używa latarni urządzonej do oświetlenia elektrycznego, światło żarowe powinno mieć siłę świetlną najmniej 32 świec normalnych. Do reflektorów stosują się postanowienia tyczące się reflektorów świateł bocznych z wyjątkiem warunku przepisaneego w §. 11, żeby każdy promień z soczewki przez płomień idący, padał na reflektor. Reflektor powinien tu być odpowiednio mniejszy, żeby nie przerywał żadnego promienia światła na soczewkę padającego. Gdy się używa światła elektrycznego można się obejść bez reflektora.

Świątka tylne.

Artykuł IV.

S. 17.

Światło białe, które w myśl artykułów 3 i 10 przepisów o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu jest parowcem holującym dozwolone a okresem wyprzedzanym przepisane, powinno być utrzymywane lub ukazywane w pierwszym przypadku za kominem maszyn lub za tylnym masztem, w ostatnim przypadku na tyle lub z tyłu.

Ex. 18.

Jeżeli utrzymywane to światło jest umieszczone w latarni, powinna ona być tak urządiona i zasłonięta otoczeniu, żeby rzucała nieustanną światłość białą na łuk widnokregu obejmujący 12 podziałów kompasu a mianowicie po sześć podziałów od samego tyłu w każdą stronę okrętu. Zamiast takiej latarni można też używać prostego białego światła okrągłego, które jednak w tym przypadku można albo tylko przez czas krótki ukazywać, albo jeżeli ma być dłużej używane, powinno być wystawione w zawieszadle odpowiednimi zasłonami opantrzonym.

S. 19

Do latarni można używać albo soczewek bezbarwnych płasko wypukłych albo pospolitych szkieł bezbarwnych łukowato wygiętych jednosalajnej grubości.

S. 20.

Pod względem lamp, knotów, świateł żarowych, cylindrów szklanych i reflektorów stosują się odpowiednio postanowienia dotyczące się świateł bocznych. Bez reflektorów można się obejść. Lecz jeżeli używa się świateł okrągłych wstawionych w zawieradła, w takim razie zawieradła te powinny być wewnątrz na biało pomalowane.

Świątka okrągłe.

Artykuł V

S 21

Świąteł okrągłych barwy białej i czerwonej uwać należy odpowiednio przepisom o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu. Rodzaj i użycie.

S. 22

Latarnia świateł okrągłych składa się z kratki szklanej kulistej zamkniętej u góry klapą z białej blachy, u dołu zaś dnem z takiego samego materiału tak urządzoneń, żeby lampę można było na niem umieścić.

Pokrywa opatrzona jest otworami dymowymi i rękojęcią, dno tylko rękojęcią. Pokrywa i dno tudeż krata ochroniająca powinny być pomalowane na ten sam kolor jakiego jest szkło. Latarnia światel okrągłych powinna być urządiona w taki sposób, żeby dozwalała światłu występować na wszystkie strony naokoło całego horyzontu. Kształt tej latarni przedstawiony jest na tablicy X, figury 1 i 2, wymiary jej podane są w tablicy XIV.

S. 23

Szkło latarni do świąteń okrągłych powinno być szkła tych barwakuliste, wszędzie jednostajnej grubości, bezbarwne

lub barwy wiśniowej i opatrzone kratą ochraniającą z cienkiego drutu. Oczka tej kraty ochraniającej powinny być tak duże, żeby światło mogło być ile możliwości bez przerwy naokoło widzialne.

§. 24.

Lampa, którą osadza się w środku dna latarni na światło okrągłe, powinna być zapomocą osobnego przyrządu przytwierdzona.

Pod względem urządzenia lampy, knotów i światel żarowych stosują się odpowiednio postanowienia tyczące się światel bocznych.

Latarnia dwubarwista.

Artykuł VI.

§. 25.

Latarnię dwubarwistą mogą utrzymywać zamiast światel bocznych parowce mające mniej niż 40 ton pojemności brutto tudzież małe łodzie parowe. Umieścić ją należy albo przed masztem przednim albo przed kominem maszyn najmniej na jeden metr poniżej światła przodowego.

§. 26.

Latarnia powinna być zrobiona z miedzi lub białej blachy, opatrzona odpowiednią zasłoną i tak urządiona, żeby po dotyczącej stronie ukazywała ku prawej burcie zielone a ku lewej burcie czerwone światło od samego przodu, aż do 2 podziałów za linią loksodromiczną ku tyłowi.

Zasłona jest z latarnią trwale połączona, dzieli ją na dwie równe części i dochodzi od wnętrza latarni umieszczonej w miejscu ustawienia w kierunku wręgi wprost ku przodowi tak daleko, żeby stanowczo w żadnym położeniu okrętu światło zielone nie mogło przeświecać ku lewej a czerwone ku prawej stronie burty. Wysokość zasłony powinna być równa wysokości latarni.

Kształt tej latarni przedstawiony jest na tablicy XI, figura 1 i 2.

§ 27

Do tej latarni można używać albo soczewek płasko wypukłych albo szkieł pospolitych łukowato wygiętych jednostajnej grubości.

Zabarwienie światła można wydobywać albo zapomocą soczewek odpowiednio zabarwionych, w którym to razie soczewka do burty prawej powinna być barwy błękitno-zielonej a soczewka do burty lewej barwy wiśniowej, lub też, podobnie jak to przepisane jest co do światel bocznych, przez wsunięcie poza bezbarwne soczewki szkieł rzecznego barw.

Urządzenie lamp, knotów i światel żarowych.

Użycie i ustawienie.

Latarnia.

Soczewki i szkła ich barwa.

§. 28.

Pod względem lamp, knotów itp. stosują się Urządzenie lamp, knotów itp. odpowiednio postanowienia tyczące się światel bocznych; reflektory nie są nakazane.

Latarnie zasuwalne.

Artykuł VII.

§. 29.

Okręty żaglowe, mające mniej jak 20 ton pojemności brutto tudzież statki rybackie wiosłowe i żaglowe w ruchu będące i bez zapuszczonej w wodę sieci lub lin, jeżeli nie utrzymują światel przepisanych w art. II, §. 6, ustęp 2, winny w razie potrzeby ukazywać zamiast światel bocznych latarnie zasuwalną. Latarni tej mogą używać zamiast światel bocznych także te parowce rotmańskie i żaglowe, które dla wysadzenia rotmana muszą do okrętu przybiąć.

§. 30.

Latarnia zasuwalna powinna być zrobiona z białej blachy, z czterech lub trzech stron drzwiczkami do zamknięcia, w górnej części otworami dymowymi a u góry i z tyłu w rękojęcia opatrzoną i tak urządzoną, żeby wtedy, gdy jest właściwie trzymana, ukazywała po prawej stronie burty zielone a po lewej stronie burty czerwone światło. Latarnia trzystronna powinna mieć z przodu zaslonę 6 do 8 centymetrów długą, tej samej co latarnia wysokości.

Ramy latarni po obu stronach powinny być opatrzone listwami, w które wsuwa się szyby szklane zielone i czerwone z możliwością wymienienia; powinno jednak znajdować się odpowiednio urządzenie, żeby nie można było wsunąć szkieł po niewłaściwej stronie. Kształt tej latarni przedstawiony jest na tablicy XII, figury 1, 2, 3 i 4.

§. 31.

Do tej latarni używa się prostych szyb szklanych dostatecznej grubości barwy błękitno-zielonej i wiśniowej. Na okręcie powinna się znajdować dostateczna ilość takich szyb szklanych zapasowych.

§. 32.

Do tych latarni można używać lamp prostych Urządzenie lamp, knotów. jednoknotowych urządzonnych do oleju mineralnego lub roślinnego.

Sygnały optyczne.

Artykuł VIII.

§. 33.

Balony i znaki sygnałowe wystawiają w myśl artykułów 4 a), b), d), i 14 przepisów o zapobie-

Balony i znaki sygnałowe.

Użycie.

Latarnia.

ganiu zetknięciu się statków na morzu we dnie okręty niezdolne do wykonywania obrotów albo za-jęte spuszczaniem lub wydobywaniem liny telegra-ficznej albo parowce płynące tylko zapomocą żagli, których jednak komin maszyny stoi.

Balony powinny to być ciała okrągłe, kuliste lub tarczowe, których średnica wynosić ma 60 centymetrów. Powinny być zrobione z lekkiego, lecz twardego materiału i w każdym razie chociażby miały kształt tarczy, powinny z większej odległości wydawać się kulami i dlatego, gdy mają kształt tarczy, powinny być zrobione z dwóch tarczy do siebie prostopadłych, mających wspólny środek i równe średnice (obacz tablicę XIII, figury 1, 2, 4 i 5). Balony powinny być pomalowane farbą olejną mocno czarną lub czerwoną.

Balony czarne lub czerwone utrzymywać należy tam, gdzie najlepiej mogą być widziane.

Znak sygnałowy, który stosownie do artykułu 4 b) rzecznego przepisów ma być umieszczony w środku pomiędzy czerwonymi balonami lub znakami sygnałowymi zrobiony być ma podobnież z lekkiego ale mocnego materiału, w kształcie rautu i powinien być powleczony białą farbą olejną (obacz tablicę XIII, figura 3 i 6).

§. 34.

Ogień błyskowy. We wszystkich tych przypadkach, w których stosownie do przepisów o zapobieganiu zetknięciu się okrętów na morzu mają być pokazywane ognie błyskowe, wylatuarze je należy zapomocą szczególnych rac lub przez odpowiednie ukazywanie płomieni pałących się przedmiotów.

Sygnały głosowe.

Artykuł IX.

§. 35.

Silna świstawka parowa lub powietrzna albo syrena przepisana dla parowców i łodzi parowych powinna być umieszczona przed kominem maszyny, jeżeli zaś jest kilka kominów, przed tym, który jest na samym przodzie, w taki sposób, żeby żadna przeszkoda nie tamowała głosu. Ton świstawki parowej lub powietrznej albo syreny powinien być raczej stłumiony aniżeli za wysoki, ponieważ doświadczenie uczy, że gdy powietrze jest gęste, tony wysokie słabną lub wcale nie są słyszalne. Na okrętach parowych przyrządy głosowe umieszczać należy jak najwyżej, najmniej zaś na 2,5 metra, na łodziach parowych najmniej 1 metr nad pokładem lub najwyższym brzegiem burty.

Świstawka parowa, powietrzna lub syrena.

§. 36.

Okręty wszelkich kategorii, które mają być opatrzone trąbą do mgły (tablica I), powinny posiadać trąbę odpowiednio silnie działającą z głosem donośnym, lecz nie za wysokim. Ta trąba do mgły ma być tak urządiona, żeby mogła być albo parą albo ręką pobudzana do działania. Jeżeli trąba do mgły, urządiona do pary, nie może być pobudzana do działania także zapomocą innych środków mechanicznych, powinna znajdować się na okręcie druga trąba do mgły, którą można pobudzać do działania temi innymi środkami.

§. 37.

Okręty, które mają być opatrzone trąbą do mgły, powinny posiadać także donośny dzwon metalowy, którego średnica wynosić ma 20 centymetrów; dzwon ten powinien być tak zawieszony, żeby wolny był od przeszkołd.

Dzwon.

§. 38.

Sygnały piorunujące mogą być dawane zapomocą szczególnych utworów pirotechnicznych z hukiem wybuchającym albo zapomocą strzałów z broni palnej i mogą ich używać wszystkie okręty, gdy chcą zwrócić na siebie uwagę.

Sygnały piorunujące.

Postanowienia wykonawcze.

Artykuł X.

§. 39.

Na każdym parowcu mającym 40 lub więcej ton pojemności brutto i na każdym okręcie żaglowym mającym 20 lub więcej ton takiej pojemności, tudzież na wszystkich jachtach, powinien znajdować się egzemplarz niniejszego rozporządzenia, który należy okazać na żądanie urzędu żeglarskiego (urzędu portowego lub konsulowskiego).

Wykazywanie posiadania niniejszego rozporządzenia.

§. 40.

Do nadzorowania i rewidowania światel i przyborów sygnałowych okrętów handlowych obowiązane są urzędy żeglarskie a mianowicie w krajach tutejszych c. k. urzędy portowe i zdrowotne morskie, za granicą c. i k. urzędy konsulowskie i urzędy te mają rzecznego obowiązku dopełniać z jak największą uwagą sumiennością. Winny one korzystać z każdej nastreżającej się sposobności do obserwowania światel i przyborów sygnałowych na okrętach znajdujących się w obrębie ich okręgu urzędowego. Światła i przybory sygnałowe okrętów handlowych powinny być ile możliwości raz na rok badane i wynik tego badania zapisywany być ma

Nadzorowanie i rewidowanie światel i przyborów sygnałowych.

w certyfikacie okrętu tyczącym się świateł. Zarazem baczyć należy także na to, żeby oświetlenie wnętrza okrętów nie dawało powodu do zamiany przepisanych świateł. Częstsze rewizye odbywać się mają tylko w tym razie, jeżeli urzędy żeglarskie mają uzasadnioną przyczynę do mniemania, że powyższe przepisy albo całkiem, albo po części nie są zachowywane, albo że po rewizyi zmieniono urządzenie lub miejsce ustawienia świateł.

C. k. urzędy portowe i zdrowotne morskie uprawnione są rewidować świateła i przybory sygnalowe okrętów handlowych pod obcą banderą znajdujących się w okręgu ich urzędowania i przekonywać się, czy okręty te są opatrzone światłami i przyborami sygnalowymi ustanowionymi w przepisach międzynarodowych o zapobieganiu zetknięciu się okrętów na morzu i czy te ostatnie urządzone są odpowiednio rzecznym przepisom. Jeżeli przy tej rewizyi znalezione będą niedokładności jakiegokolwiek rodzaju, wezwień należy szypra, żeby je niezwłocznie usunął, a zarazem uwiadomić o tym kroku dotyczący konsulat i pełnomocnego reprezentanta właściciela, jeżeli są w miejscu. Gdyby szyperek wzbraniał się uczynić zadość nakazowi urzędu pocztowego, uwiadomić należy o tem zdarzeniu niezwłocznie przełożoną władzę morską, która ze swojej strony poczyni dalsze zarządzenia.

Rewizye świateł i przyborów sygnalowych odbywać się mają zawsze na okręcie.

Latarnie opatrzone światłem elektrycznym zarowem, badać należy zawsze przy płonącym świetle.

Wszystkie świateła i przybory sygnalowe przeznaczone dla okrętów handlowych, które po pierwszej rewizyi uznane będą za całkiem odpowiednie niniejszym przepisom, opatrzyć należy cechą urzędową do tego przeznaczoną.

We wszystkich przypadkach, w których światła i przybory sygnalowe poddane rewizyi, okazać się nie całkiem odpowiedniem przepisom, winny urzędy żeglarskie do nadzorowania i rewidowania przeznaczone, nakazać szyprowi, żeby poczynił potrzebne zmiany i opatrzył okręt światłami i przyborami sygnalowymi całkiem odpowiednimi przepisom i według okoliczności uwiadomić także o tem właściciela okrętu, lub jego pełnomocnego zastępcę. Temu poleceniu Władzy uczynić należy zadosyć jak najszybciej.

Jeżeli szyperek, któremu nakazano zrobić jakąś zmianę lub nabyć jakiś przedmiot, nie uczyni lub odmawia tego, chociaż mógłby uczynić to na miejscu, dotyczący c. k. Urząd portowy i zdrowotny morski mocen jest w ważnych przypadkach, po uwiadomie-

niu szypra w czasie właściwym, wstrzymać wydanie takiemu okrętowi dokumentów okrętowych i zabronić mu odpłynięcia, dopóki nie uczyni zadosyć wydanemu poleceniu.

Jeżeli okrętowi takiemu z jakiejkolwiek przyczyny pozwolono przecież odpłynąć, w certyfikacie świateł zapisać należy zbadane uchybienia i uwiadomić o tem niezwłocznie urząd żeglarski portu przeznaczenia, ażeby zarządził wykonanie potrzebnych zmian lub nabycie potrzebnych przedmiotów.

§. 41.

Po wykonaniu pierwszej rewizyi świateł i znaków sygnalowych dotyczący c. k. Urząd portowy dla parowców o 40 lub więcej, tudzież dla okrętów zagłowych o 20 lub więcej tonnach pojemności brutto i dla yachtów, wystawić ma osobny certyfikat świateł (tablica XV). W tym certyfikacie zapisywać mają urzędy żeglarskie wszystkie następne rewizye i ich wynik.

Gdy certyfikat zostanie cały aż do końca wy pełniony zapisami następnych rewizyi, dotyczący urząd żeglarski wystawi na podstawie szczegółów starego certyfikatu, nowy certyfikat. W razie zginięcia certyfikatu, urząd żeglarski winien zrewidować świateła i przybory sygnalowe i na podstawie tablicy podającej ilość i rodzaj świateł i przyborów sygnalowych (tablica I) wystawić nowy certyfikat i przyczynę tego zanotować w rubryce uwag.

O odnowienie certyfikatu świateł, winien szyperek prosić wcześnie ustnie najbliższy urząd żeglarski.

Gdy okręt zawinie do portu, certyfikat świateł pokazywać należy na każde żądanie urzędu żeglarskiego.

§. 42.

Za czyszczenie, utrzymanie w dobrym stanie i zachowywanie wszystkich świateł odpowiedzialni są w obec urzędów żeglarskich szyper, jego zastępca, tudzież osoba należąca do załogi, której szczególnie ta służba na okręcie jest poruczona.

Za każdą szkodę wynikłą z niezachowania lub przekroczenia przepisów niniejszych odpowiedzialny jest szyperek lub jego zastępca.

§. 43

Wykroczenia przeciwko postanowieniom niniejszego rozporządzenia, o ileby dotyczące czynie miały być karane według ustaw karnych powszechnych lub według innej ustawy, karane będą

Certyfikat
świateł.

Odpowiedzialność.

Postanowienia
karne.

grzywnami w kwocie aż do 200 koron lub aresztem od 6 godzin aż do 14 dni.

Gdyby okręt handlowy bandery zagranicznej nie był w ogóle zaopatrzony w światła i przybory sygnałowe przepisami międzynarodowymi ustanowione, w takim razie właściwy c. k. urząd portowy i zdrowotny morski wytoczy przeciw szyprowi na zasadzie artykułu 33 i 34 rozporządzenia c. k. Ministerstwa handlu z dnia 17. kwietnia 1897 (Dz. u. p. Nr. 95) postępowanie karne z powodu przekroczenia przepisów o zapobieganiu zetknięcia się na morzu.

§. 44.

W postępowaniu karnem stosują się w ogólności te postanowienia, które w ogóle obowiązują pod względem karania za wykroczenie policyjne morskie.

Dla spraw rozporządzeniem niniejszym objętych urzędy żeglarskie (urzędy portowe, urzędy konsulowskie) są I., Władza morska II. a Ministerstwo handlu najwyższą instancją.

Postępowanie
karne.

Jeżeli II. instancja zatwierdzi orzeczenie I. instancji, chociażby ze złagodzeniem wymiaru kary, dalsze odwołanie się jest niedopuszczalne.

Wpływające grzywny oddają się do funduszu na wsparcia dla marynarzy.

§. 45.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1900. Począwszy od tego dnia uchyla się rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 7. marca 1881 (Dz. u. p. Nr. 21), tyczące się jednostajnego urządzenia i nadzorowania środków sygnałowych na zasadzie przepisów o unikaniu przygód na morzu w skutek zetknięcia się okrętów.

Jednakże światel i przyborów sygnałowych, obecnie na okrętach i statkach w użyciu będących, chociażby nie zupełnie odpowiadały postanowieniom niniejszego rozporządzenia, jeżeli tylko czynią pod każdym względem zadosyć przepisom o zapobieganiu zetknięcia się okrętów na morzu wolno używać jeszcze przez rok licząc od wejścia w wykonanie niniejszego rozporządzenia.

Stibral r. w.

Wejście w wyko-
nanie niniejszego
rozporządzenia.

Tablica I.

T a-

ilości i rodzaju świateł i przyborów sygnałowych,

R o d z a j o k r ę t ó w i s t a t k ó w	Światło przedowe, białe, widzialne na 5 mil mor- skich	Światło przedowe, białe, widzialne na 2 mil mors- kie	Światło boczne, zielone, widzialne na 2 mil mors- kie	Światło boczne, czerwone, widzialne na 2 mil mors- kie	Światło boczne, zielone, widzialne na 1 milę mor- ską	Światło boczne, czerwone, widzialne na 1 milę mor- ską	Światło tylne, białe, wi- dzialne na 1 milę morską
Parowce mające 46 metrów lub więcej jak 46 metrów długości	3	.	12	12	.	.	1
Parowce mające mniej jak 46 metrów długości	3	.	2	2	.	.	1
Parowce mające mniej jak 40 ton po- jemności brutto . . . . .	.	3	.	.	2*)	2*)	1
Okręty żaglowe mające 46 lub więcej jak 46 metrów długości . . . . .	.	.	2	2	.	.	1
Okręty żaglowe mające mniej niż 46 me- trów długości . . . . .	.	.	12	2	.	.	1
Okręty żaglowe mające mniej jak 20 ton pojemności brutto . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Parowce urządzane do spuszczania lub wydobywania lin telegraficznych . .	3	.	2	2	.	.	1
Małe łodzie parowe . . . . .	.	2	.	.	1*)	1*)	1
Parowce rotmańskie **) . . . . .	.	1	.	.	1*)	1*)	.
Statki żaglowe rotmańskie **)	gdy pełnią slużbę	.	.	.	1*)	1*)	.
Statki rybackie . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Łodzie wiosłowe . . . . .	.	.	.	.	.	.	.

*) Parowce mające mniej jak 40 ton pojemności brutto i małe łodzie parowe, mogą zamiast świateł bo-
latarni z czerwoną i zieloną zasuwą.

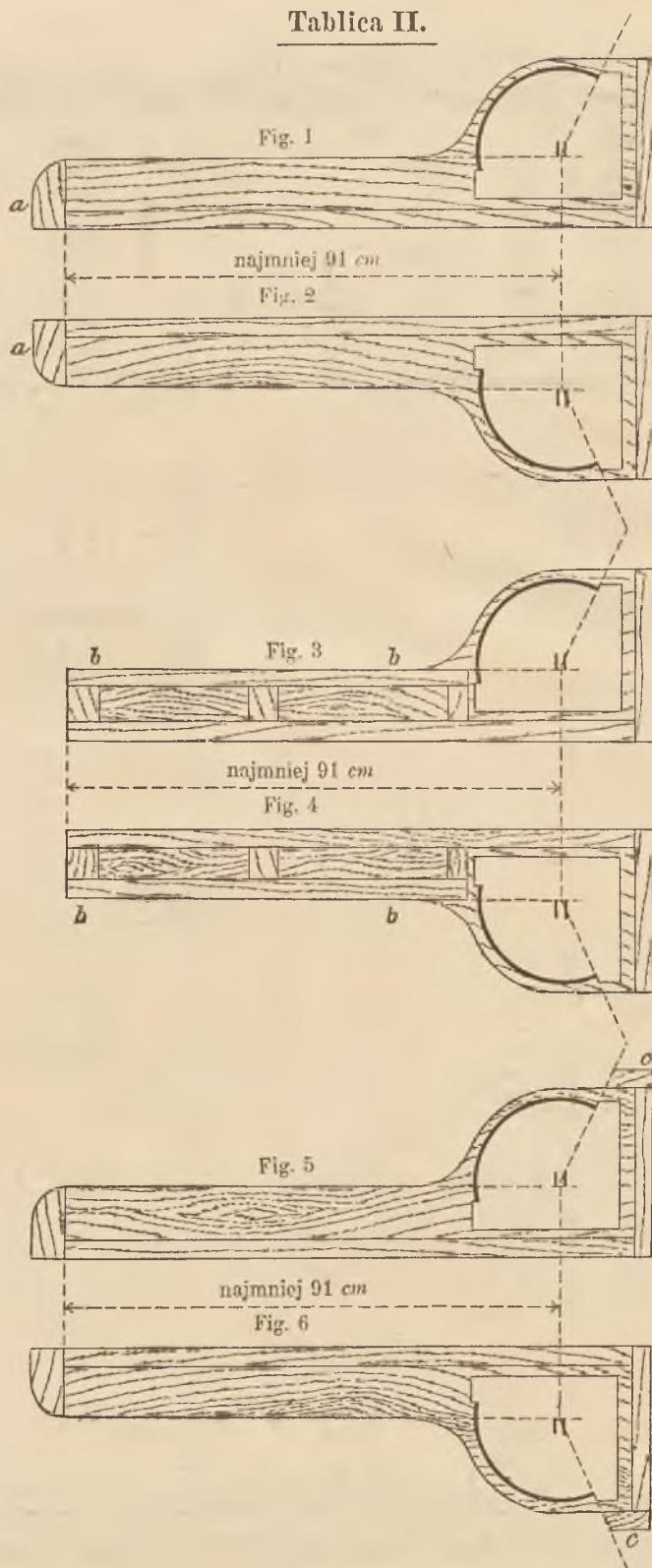
**) Parowce rotmańskie i statki żaglowe rotmańskie, które nie w swojej stacyi w służbie rotmańskiej są

b l i c a

które na okręcie powinny znajdować się w zapasie.

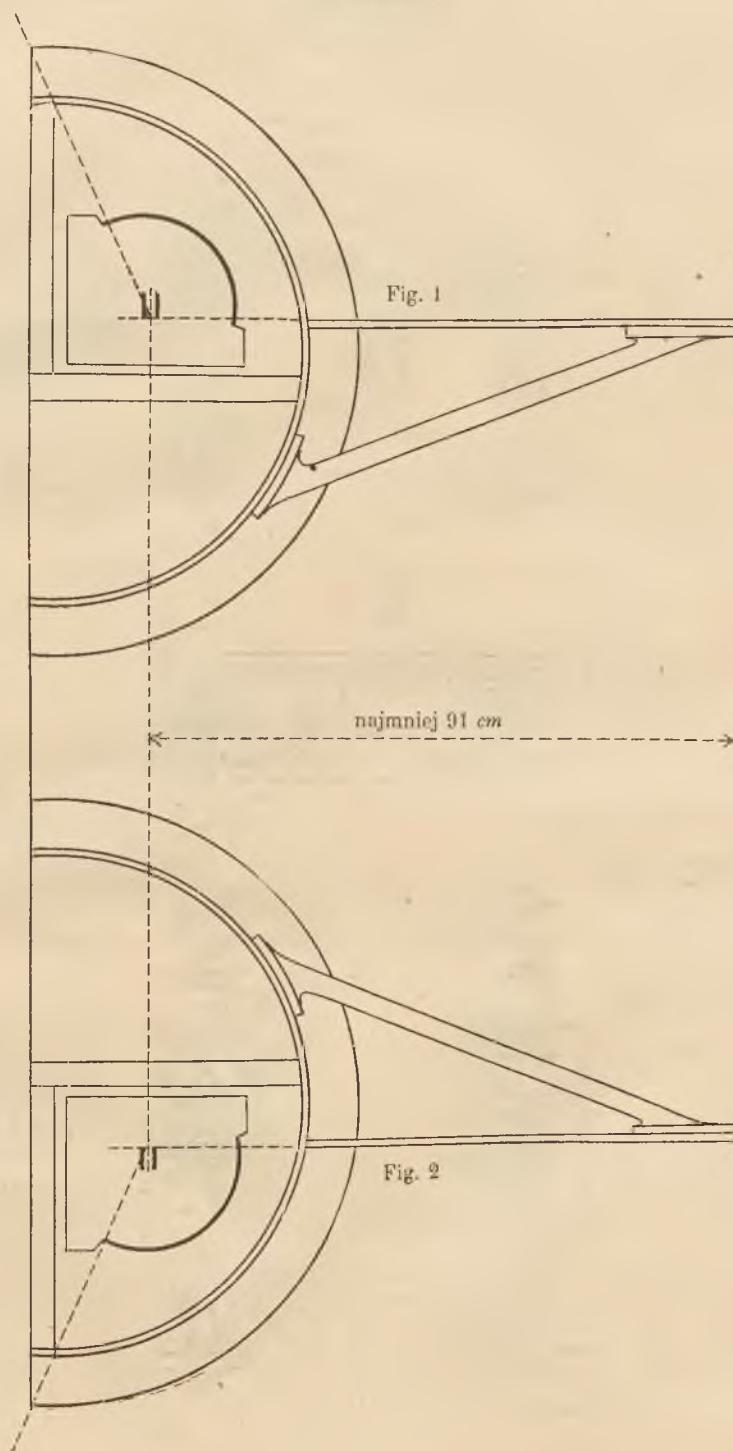
cznych czerwonych i zielonych używać latarni dwubarwistej, parowce rotmańskie i statki żaglowe rotmańskie, zatrudnione, utrzymywać mają takie światła, jak inne okręty tej samej pojemności.

Tablica II.



a = listwa czołowa,
b = listwa zewnętrzna.
c = ściana poprzeczna.

Tablica III.



Tablica IV.

Fig. 1.

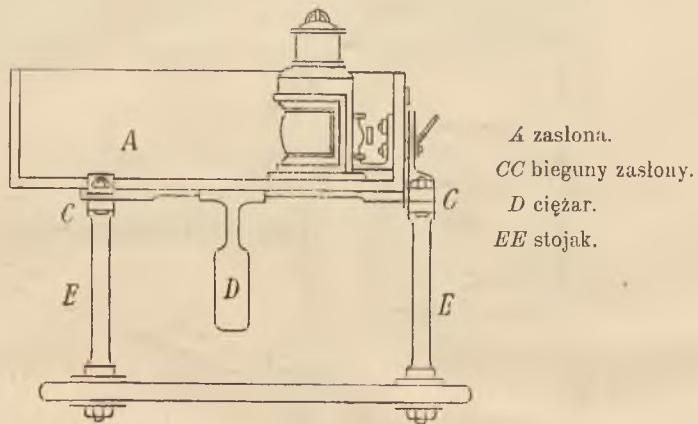


Fig. 2.

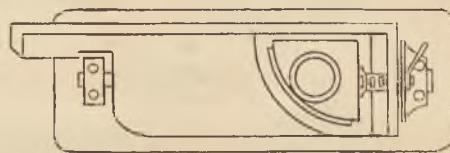


Fig. 3.

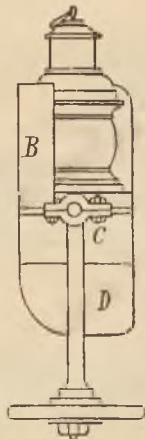
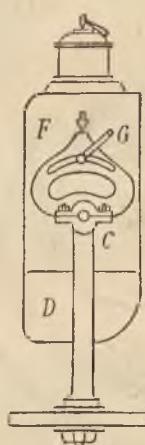


Fig. 4.



Tablica V.

Fig. 1.

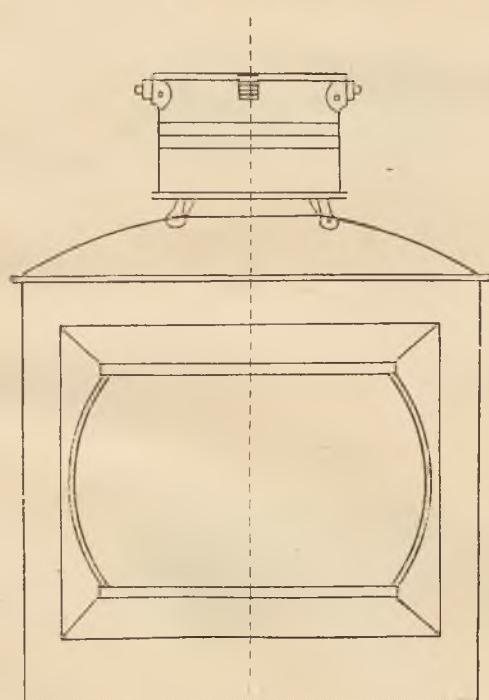
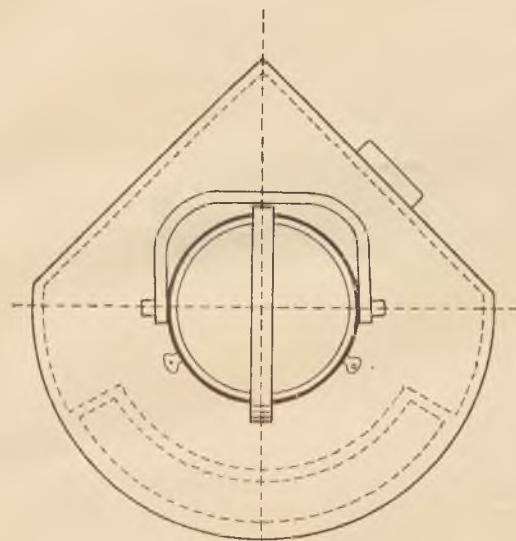
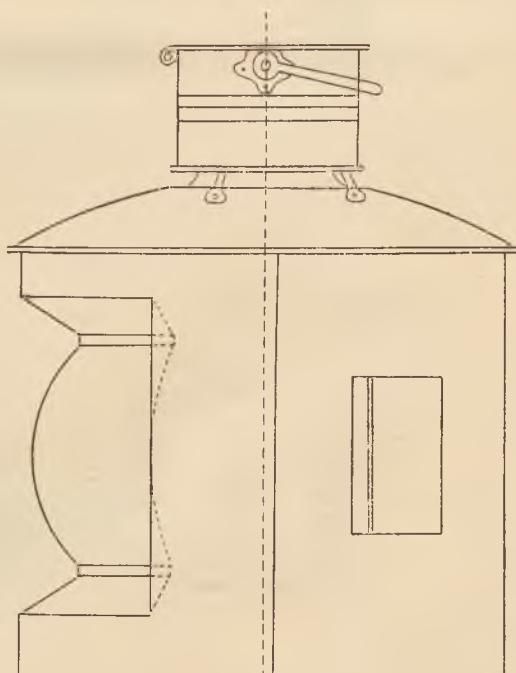


Fig. 2.



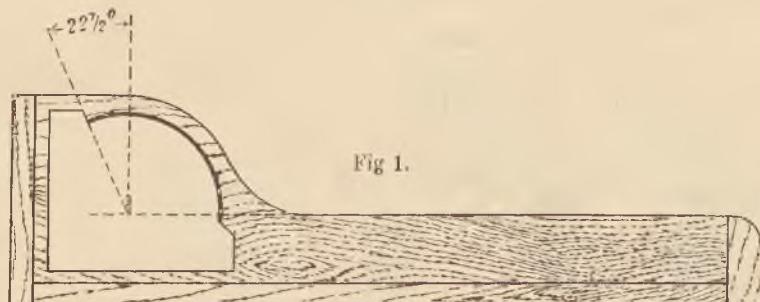
Tablica VI.

Fig. 1.

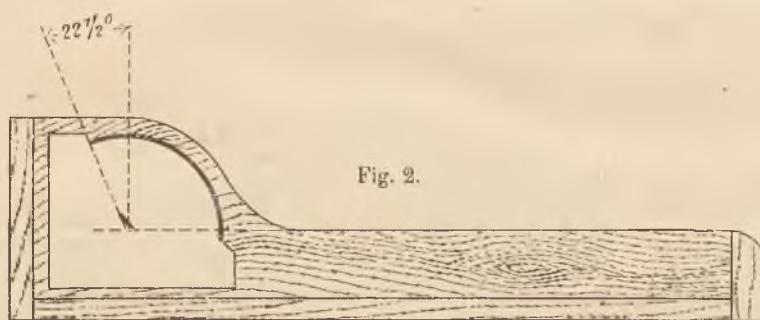


Fig. 2.

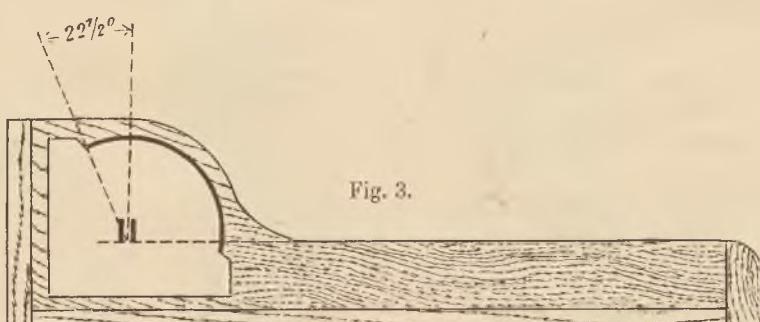


Fig. 3.

Tablica VII.

Fig. 2.

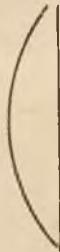
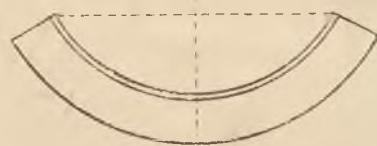
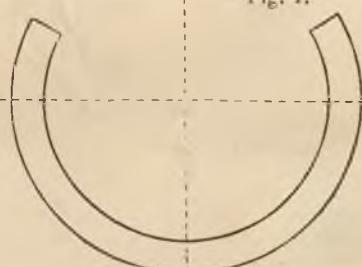


Fig. 1.



Tablica VIII.

Fig. 1.

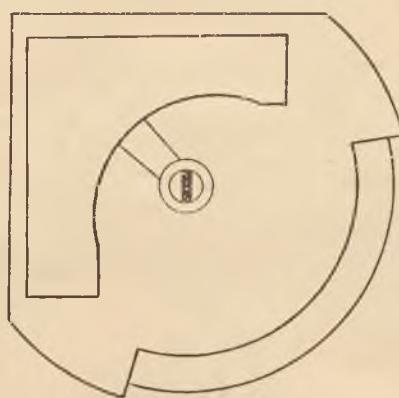


Fig. 2.

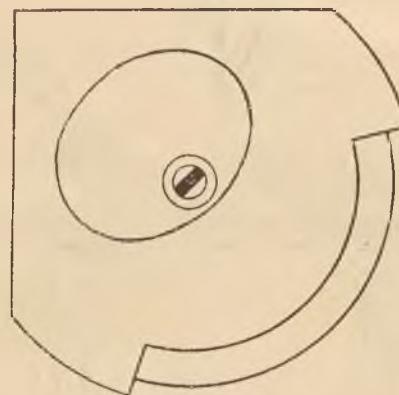
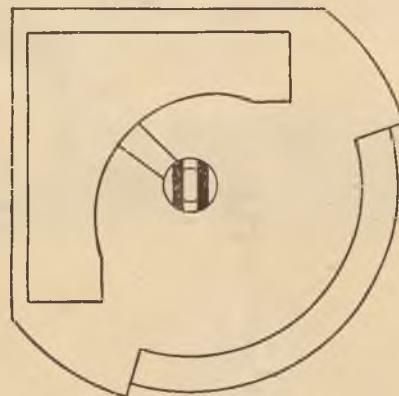


Fig. 3.



Tablica IX.

Fig. 1.

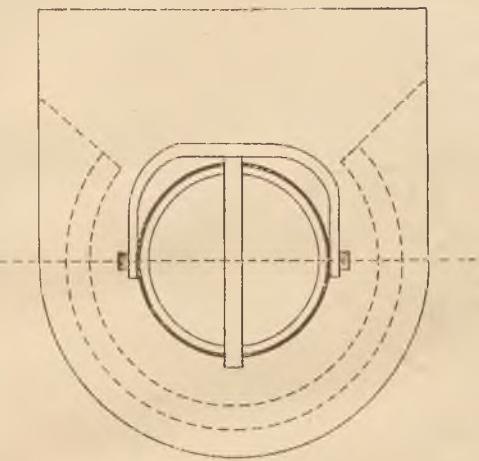
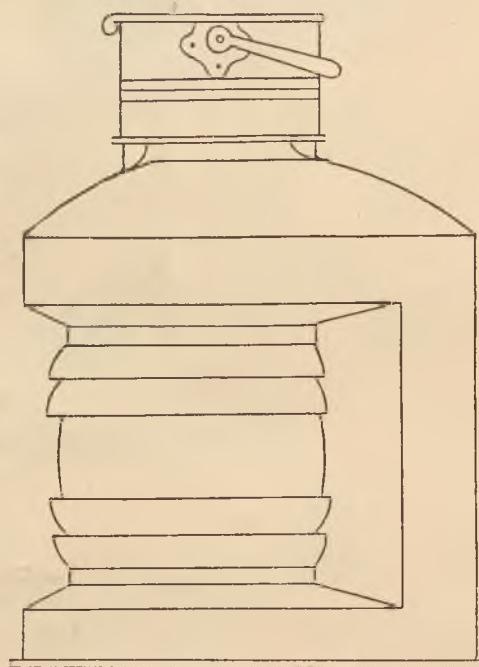
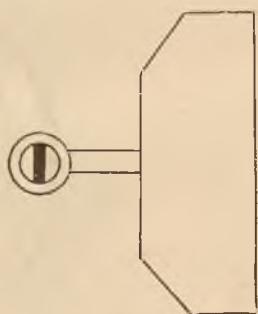
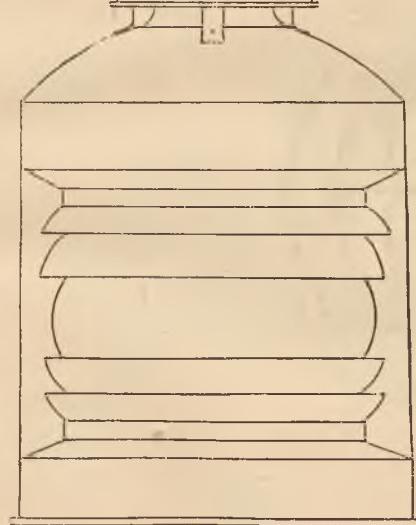
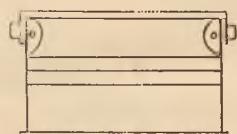


Fig. 3.



g. 2.



Tablica X.

Fig. 1.

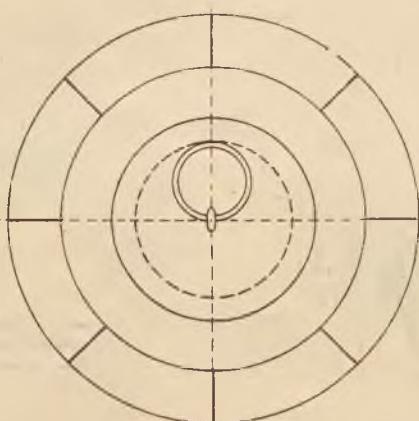
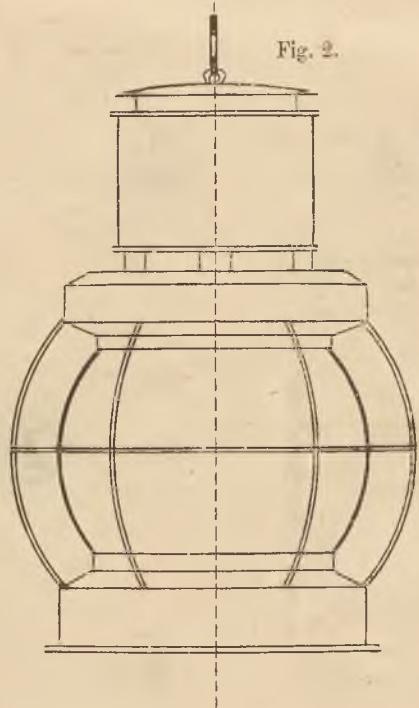


Fig. 2.



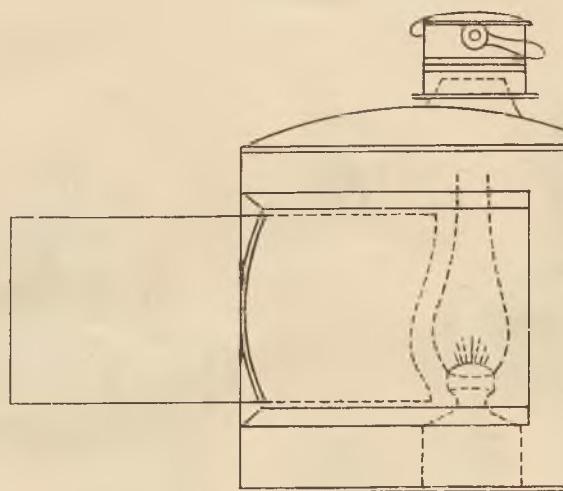
Tablica XI.

Fig. 1.

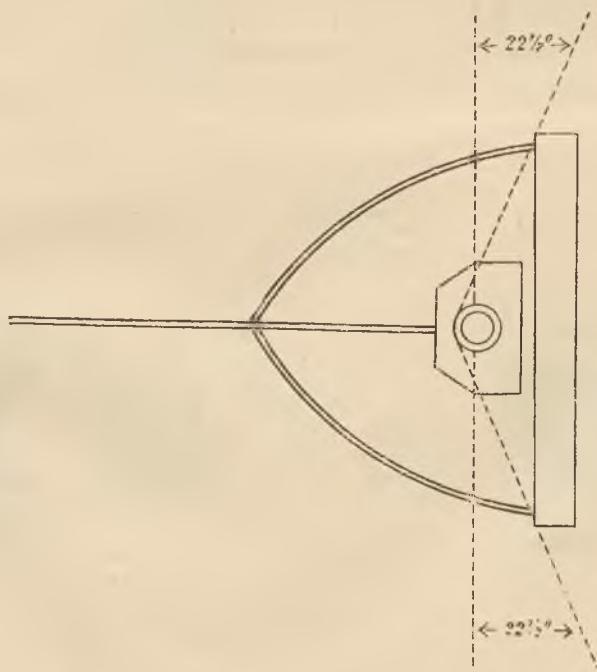


Fig. 2.

Tablica XIII.

Fig. 1.

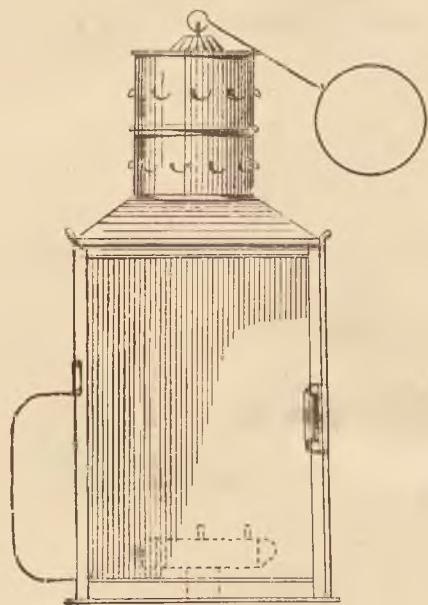


Fig. 2.

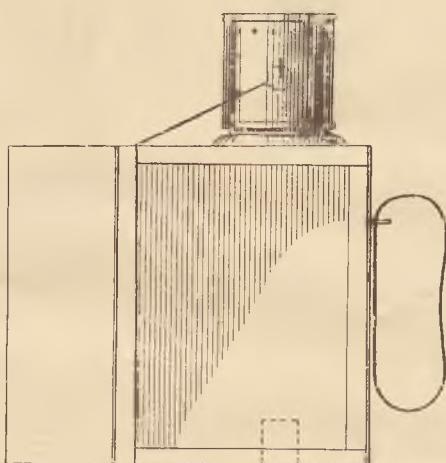


Fig. 3.

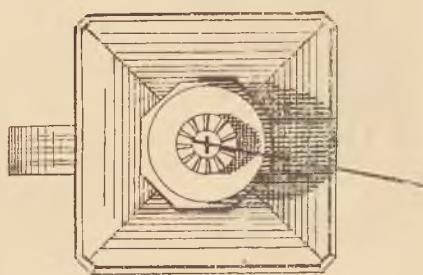
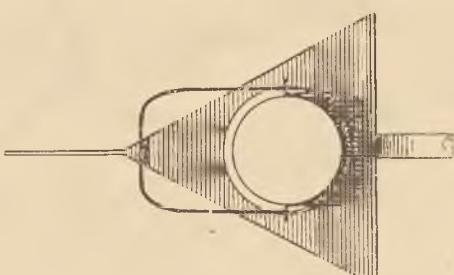


Fig. 4.



Tablica XIII.

Fig. 1.

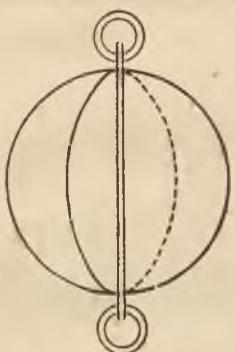


Fig. 2.

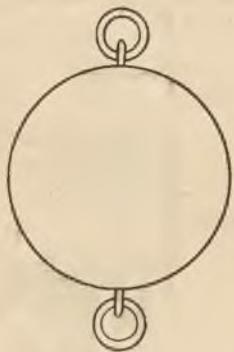


Fig. 3.

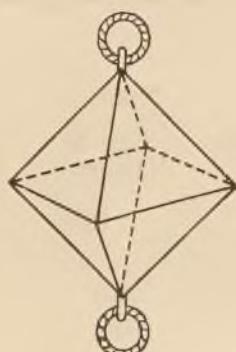


Fig. 4.

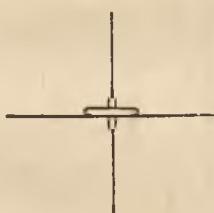


Fig. 5.

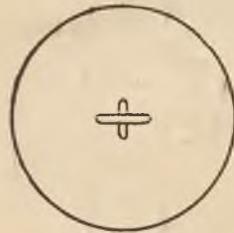
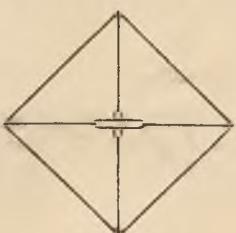


Fig. 6.



Tablica XIV.

T a b l i c a
wymiarów przepisanych świateł i ich części składowych.

Rodzaj świateł	Latarnia i ich części składowe	Wymiary w milimetrach						Uwaga
		Parowce		Okręty żaglowe				
		mające 46 lub więcej jak 46 metrów długości	mające mniej jak 46 me- trów długości	mające mniej jak 40 ton pojemności brutto	mające 46 lub więcej jak 46 metrów długości	mające mniej jak 46 me- trów długości	mające mniej jak 20 ton pojemności brutto	
S w i a t a b o c z n e	Klatka.							
	Wysokość od strony wewnętrznej dna latarni aż do dolnego brzegu pokrywy	280	230	150	280	230	150	
	Wysokość od dolnego brzegu pokrywy aż do najwyższego brzegu komina	130	110	70	130	110	70	
	Średnica komina	120	100	60	120	100	60	
	Szerokość każdej z dwóch tylnych części stykających się z sobą pod kątem prostym	230	170	120	230	170	120	
	Soczewki i szkła.							
	Cięciwa poziomego wewnętrznego łuku soczewek, nie licząc części osadzonej w latarni	180	120	100 *)	180	120	100 *)	
	Cięciwa poziomego wewnętrznego łuku szkieł wygiętych jednostajnej grubości nie licząc części osadzonej w latarni	—	—	100	—	—	100	
	Wysokość od górnego do dolnego brzegu soczewek, nie licząc części osadzonej w latarni	127	95	84 *)	127	95	84 *)	
	Grubość szkła soczewek w środku ich wysokości	33	30	28 *)	33	30	28 *)	

*) Wymiary te obowiązują w takim przypadku, gdy zamiasł latarni dwubarwistej
będą zasuwanej utrzymane są światełka boczne.

Rodzaj światła	Latarnia i ich części składowe	Parowce						Okręty żaglowe	Uwaga
		mające 46 lub więcej jak 46 metrów długości	mające mniej jak 46 me- trów długości	mające mniej jak 40 ton pojemności brutto	mające 46 lub więcej jak 46 metrów długości	mające mniej jak 46 me- trów długości	mające mniej jak 20 ton pojemności brutto		
Wymiary w milimetrach									
Światła boczne	Długość pionowego łuku soczewek nie licząc części osadzonej w latarni	150	100	88 *)	150	100	88 *)		
	Wysokość od górnego do dolnego brzegu szkieł wygiętych równej grubości nie licząc części osadzonej w latarni	—	—	75	—	—	75		
	Knoty:								
	Szerokość knota taśmowego w lampach naftowych	25	25	8	25	25	8		
	Szerokość knota taśmowego w lampach olejnych	44	44	22	44	44	22		
Światła przodowe	Wymiary latarni	przynajmniej równe wymiarom latarni bocznych							
	Średnica soczewek dioptrycznych	190	150	130	—	—	—		
	Średnica soczewek płasko-wypukłych	—	—	150	—	—	—		
	Wysokość soczewek dioptrycznych nie licząc części osadzonej w latarni	130	100	90	—	—	—		
	Wysokość soczewek płasko-wypukłych nie licząc części osadzonej w latarni	—	—	100	—	—	—		
	Szerokość knota taśmowego w lampach naftowych	25	17	8	—	—	—		
	Szerokość knota taśmowego w lampach olejnych (najmniej)	44	30	22	—	—	—		
Światła okrągłe	Wysokość latarni razem z kominem	400	300	300	400	300	300		
	Średnica pozioma szkła kulistego	200	150	150	200	150	150		
	Szerokość knota taśmowego w lampach naftowych	" 12	8	8	12	8	8		
	Szerokość knota taśmowego w lampach olejnych	20	12	12	20	12	12		

*) Wymiary te obowiązują w takim przypadku, gdy zamiast latarni dwubarwistej lub zasuwalnej utrzymywane są światła boczne.

Tabela XV.

Nr.

Certyfikat świateł

wystawiony przez	c. k. c. i. k.	e. k. c. i. k.	w.
Nazwa okrętu	Kategoria żeglugi	Przepisane światła i przybory sygnalowe	

Długość w metrach i pojemność w tonach	Światło przodowe, białe, widzialne na 5 mil morskich
	Światło przodowe, białe, widzialne na 2 mile morskie
	Światło boczne, zielone, widzialne na 2 mile morskie
	Światło boczne, czerwone, widzialne na 2 mile morskie
	Światło boczne, zielone, widzialne na 1 milę morską
	Światło boczne, czerwone, widzialne na 1 milę morską
	Światło tylne, białe widzialne na 1 milę morską
	Światło okrągłe, czerwone, widzialne na 2 mile morskie
	Światło okrągłe, białe, widzialne na 2 mile morskie
	Światło okrągłe, białe widzialne na 1 milę morską
	Latarnia zasuwalna
	Latarnia dwubarwista
	Balony czarne
	Balony czerwone
	Znaki sygnałowe rautowe
	Świstawka parowa lub powietrzna albo syrena
	Trąba do mgły
	Dzwon
	Ogień błyskowy i sygnały piorunujące

Uwaga
(światło elektryczne,
statki rotmąskie
itd.)

Miejsce ustawiania i zachowania świateł jest przepisem

dnia

le 8.
Podpis.

Rewizye późniejsze.

Poddany został rewizji przez

c. k.
c. i. k.

w

dnia

przy której znaleziono, że:

w

dnia

L. S.
Podpis.